

Analiza aplicarii liniilor directoare ale UE si a ajutoarelor de stat aprobate statelor membre pentru transportul feroviar

19 august 2020



In cadrul Orientarilor, elaborate si aprobate de Comisia Europeana, este prevazut expres faptul ca acestea nu aduc atingere liniilor directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate intreprinderilor feroviare.

Liniile directoare pentru ajutorul acordat in transportul feroviar se refera la aplicarea articolelor 73 si 87 din tratat, iar in cadrul lor sunt abordate urmatoarele aspecte:

- ajutorul public acordat intreprinderilor feroviare prin finantarea infrastructurilor (capitolul 2),
- ajutoarele pentru achizitionarea si reinnoirea materialului rulant (capitolul 3),
- anularea datoriilor de catre statele care doresc reorganizarea financiara a intreprinderilor feroviare (capitolul 4),
- ajutoarele pentru restructurarea intreprinderilor feroviare (capitolul 5),
- ajutoarele pentru necesitatile de coordonare a transporturilor (capitolul 6) si
- garantiile acordate de stat intreprinderilor feroviare (capitolul 7).

Criteriile aplicabile ajutoarelor pentru utilizarea infrastructurii feroviare, pentru reducerea costurilor externe si pentru interoperabilitate, prevad doua categorii de costuri eligibile in conformitate cu prevederile Tratatului, dupa cum urmeaza:

- in ceea ce priveste ajutoarele pentru utilizarea infrastructurilor feroviare, costurile eligibile sunt costurile suplimentare de utilizare a infrastructurilor suportate de transportul feroviar, dar nu si de un mod de transport concurent mai poluant.
- in ceea ce priveste ajutoarele pentru reducerea costurilor externe, costurile eligibile reprezinta acea parte din costurile externe care poate fi evitata prin utilizarea transportului feroviar, fata de alte moduri concurente.

In aceasta privinta, trebuie subliniat faptul ca regulile europene permit in mod explicit statelor membre sa introduca un sistem de compensare cu privire la costurile de mediu, costurile in caz de accident si costurile de infrastructura care nu sunt suportate si de modurile de transport concurente, in cazul in care se poate demonstra ca aceste costuri nu sunt suportate si in masura in care aceste costuri depasesc costurile proprii echivalente ale caii ferate.

In urma analizei cu privire la ajutoarele pentru reducerea costurilor externe care au fost aprobate in temeiul Sectiunii 6.3 din liniile directoare, am identificat un precedent european in sectorul transportului feroviar, respectiv *Decizia privind ajutorul de stat nr. SA.50395/27.03.2018 a Comisiei Europene referitoare la Autorizatia pentru ajutoarele de stat acordate in conformitate cu dispozitiile articolelor 107 si 108 din Tratatul privind functionarea Uniunii Europene.*

In speta, in anul 2018 Comisia Europeana a aprobat acordarea unui ajutor de stat in Germania pentru transportatorii feroviari, prin aplicarea unei reduceri la suprataxa aplicabila pentru sustinerea energiei electrice produse in parcurile eoliene instalate in largul marii. Aceasta suprataxa este reglementata de legiuitorul german pentru a sustine costurile de racordare a parcurilor eoliene instalate in larg si este suportata de consumatorii finali fiind colectata de operatorul de transport si sistem.

In acest context, Germania a aprobat un ajutor de stat pentru intreprinderile electrointensive, in speta transportatorii feroviari, Comisia considerand ca ajutorul este compatibil cu prevederile Tratatului si ca se inscrie in categoria de ajutoarelor pentru reducerea costurilor externe prevazute la pct. 6.3 din Liniile directoare pentru ajutorul acordat in transportul feroviar.

Subliniem ca de ajutor pot beneficia consumatorii care ating un consum de 1GWh pe an si numai pentru acea parte a consumului care depaseste aceasta cantitate de energie electrica.

Ca ajutor pentru reducerea costurilor externe, ajutorul poate insuma pana la 30% din costul total al transportului feroviar, in limita a 50 % din costurile eligibile potrivit art.6.3.2. para 107. lit. b) din Liniile directoare pentru ajutorul acordat in transportul feroviar.

Comisia Europeana a aprobat, de asemenea, in conformitate cu normele UE privind ajutorul de stat, 22,2 milioane EUR ajutor public pentru modernizarea sistemului de management al traficului pe 99 de locomotive din Olanda pentru transportul de marfuri. Acestea ar urma sa fie dotate cu cel mai nou sistem european de gestionare a traficului feroviar (ERTMS) la bord, in octombrie 2019, Olanda a notificat CE asupra intentiei sale de a acorda acest sprijin. Ajutorul va lua forma subventiilor directe date proprietarilor de locomotive, cu rol de realizare a prototipurilor si modernizarii in serie a echipamentelor.

Comisia a decis sa sprijine masura luand in calcul faptul ca schema olandeza este benefica pentru mediu si pentru mobilitate, deoarece sprijina transportul feroviar, care este mai putin poluant decat transportul rutier, reducand astfel congestia rutiera, iar masura este proportionala si necesara pentru atingerea obiectivelor.

De asemenea, a considerat ca finantarea publica olandeza are un „efect de stimulare”, deoarece proprietarii de vehicule feroviare nu ar efectua actualizarea necesara a echipamentelor ERTMS in absenta ajutorului dat de stat.

Comisarul Margrethe Vestager, responsabil cu politica in domeniul concurentei, a declarat, referindu-se la acest ajutor de stat: „Schema olandeza doreste sa contribuie la desfasurarea sistemului european de gestionare a traficului feroviar si la crearea unui spatiu feroviar unic european. Acesta doreste sa imbunatateasca competitivitatea cailor ferate europene si sa incurajeze trecerea traficului de marfuri de pe sosele pe calea ferata, in conformitate cu obiectivele UE de mediu si de transport, fara a denatura concurenta”.

Pentru a argumenta cat mai bine faptul ca ajutoarele de stat acordate de statele membre, din fonduri bugetare proprii sau din fonduri europene, au principalul rol in dezvoltarea transportului feroviar, in continuare prezint o lista de proiecte de finantare aprobata de Comisia Europeana, incepand cu anul 2017 pana in prezent, pentru unele state care au avut aceasta initiativa de a cere aprobarea pentru ajutoare de stat individuale sau scheme de ajutor de stat.

1. Ajutoare pentru utilizarea infrastructurilor feroviare

- ❖ Tara: **Germania** (caz – SA.54102) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 3 milioane Euro care se va desfasura in perioada 2019 – 2024.

Aceasta schema a fost declarata compatibila cu:

- Art. 93 din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitor la coordonarea transporturilor si
- Orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare (sectiunea 6).
- Descriere:
- Schema de sustinere a infrastructurii feroviare legate de transportul de marfa in regiunea Saxonia-Anhalt.

- Subventii directe pentru proprietarii infrastructurii feroviare private, pentru contributia la costurile de constructie, modernizare si renovare a sistemelor de cale ferata, a conexiunilor feroviare si a sistemelor de incarcare si descarcare.

2. Ajutoare pentru reducerea costurilor externe

Exemple de proiecte finantate prin fundamentarea argumentatiei privind costurile

Externe:

- ❖ Tara – **Austria** (caz – SA.55507) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 805 milioane Euro care se va desfasura in perioada 2018 – 2022

Acest ajutor de stat a fost analizat din punct de vedere al Compatibilitatii legislative

si a altor materiale de fundamentare, dintre care enumeram:

- Art 93, 96, 98 din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor materiale de fundamentare.
- Sub-sectiunea 6.3.2., 107 – 111 din orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare.
- Manualul Comisiei Europene privind costurile externe de transport (din 2019).
- Legislatie nationala specifica pentru transportul feroviar, precum si legislatia nationala pentru acordarea subventiilor de stat.

Descriere:

- Sprijin pentru serviciile feroviare in cele trei forme de transport feroviar de marfa, si anume trafic cu incarcatura unica, transport combinat si transport combinat de tip RoLa.
- Se realizeaza prin compensarea costurilor suplimentare cu care se confrunta transportul feroviar, dar nu si cel rutier.
- Extinsa inclusiv pentru transport RoLa in regiuni montane – unde costurile sunt majorate din cauza emisiilor generate de gradienti si concentratiei de poluanti specifici, din perspectiva topologiei si conditiilor meteo.
- Noua metoda de calcul pentru costurile externe a demonstrat beneficiul comparativ cu transportul rutier, precum si necesitatea majorarii ajutorului de stat pentru RoLa de la 21,6 Euro pe 1.000 tone-km la 36,9 Euro pe 1.000 tone-km.

- ❖ Tara – **Italia** (caz – SA.55025) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 100 milioane Euro care se va desfasura in perioada 2019 – 2022

Compatibilitate legislatie si alte materiale de fundamentare:

- Art 93, 107(1), 108(3) din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.

- Sub-sectiunea 6.3 din orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare.

Descriere

- Prelungirea schemei suport privind subventiile in sprijinul operatorilor de transport feroviar.
- Argumentatie – comparativ cu traficul rutier de marfa, traficul feroviar de marfa necesita un efort financiar mai intens, generat de costuri suplimentare, precum deplasarea modala si traficul aditional catre si dinspre terminale.
- Pe langa costurile asociate retelelor feroviare, aplicarea standardelor impuse de lege (echipamentele de siguranta ale locomotivelor, instalarea franelor silentioase pe vagoane, instruirea soferilor etc.) au impact semnificativ asupra costurilor de transport feroviar – o comparatie echivalenta cu aceeasi marime pentru transportul rutier nu poate fi aplicabila.
- Mai mult, majoritatea beneficiarilor au demonstrat ca majorarea preturilor pentru absorbtia acestor costuri nu a mai fost necesara, existand situatii in care au putut fi implementate chiar reduceri de pret in beneficiul utilizatorilor.

❖ Tara – **Italia** (caz – SA.54990) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 5,4 milioane Euro care se va desfasura in perioada 2020 – 2022

Compatibilitate legislatie si alte materiale de fundamentare:

- Art 93, 96, 98, 107(1), 108(3) din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.
- Sub-sectiunea 6.3 din orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare.
- Planul Regiunii Emilia-Romagna pentru Transport Integrat, pana in 2025, coroborat cu obiectivele trasate de Ministerul Transporturilor din Italia pentru cresterea transportului feroviar de marfa cu 30% pana in 2025, precum si o cota de 13% pentru transportul tip modal.
- Foaie de parcurs catre o singura zona europeana de transport – Directie pentru un sistem de transport competitiv si eficient (Comisia Europeana, 2011).

Descriere

- Schema de ajutor in sprijinul transportului feroviar de marfa in Regiunea Emilia-Romagna.
- Obiectivele principale sunt echilibrarea ponderii de transport marfa in regiune, promovand transportul feroviar conventional, intermodal si transbordat, precum si reducerea poluarii mediului.

○ Schema ofera sprijin serviciilor de transport feroviar lansate in perioada aplicabila.

❖ Tara – **Olanda** (caz – SA.52898) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 70 milioane Euro care se va desfasura in perioada 2019 – 2023

Compatibilitate legislatie si alte materiale de fundamentare:

- Dutch Railway Act din 2003, Articolele 57, 59.
- Legea Nationala a subventiilor pentru Infrastructura si Mediu, articolul 3 (1) (a).
- Decretul privind subventiile pentru Infrastructura si Mediu, emis de Ministerul Olandez pentru Infrastructura, articolul 2 alineatul (1).
- Art 93, 107(1), 108(3) din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.
- Sub-sectiunea 6.3.1 (104) din orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare.
- Articolul 10 din Directiva 2001/14 / CE.

Descriere

○ Argumentare prin costurile eligibile ce corespund partii costurilor de infrastructura suportate de transportul feroviar de marfa, nu si de transportul rutier.

○ Spre exemplu, taxe de acces care sunt suportate doar de transportul feroviar de marfa, nu si rutier.

❖ Tara – **Italia** (caz – SA.50115) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 9 milioane Euro care se desfasoara pe o perioada de 3 ani.

Compatibilitate legislatie si alte materiale de fundamentare

- Art 93, 96, 98, 107(1), 108(3) din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.
- Sub-sectiunea 6.3 din orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare.
- Legea Regionala 29/2017, aprobata de consiliul Regiunii Friuli Venezia Giulia.
- Manual de calcul al costurilor externe pentru segmentul transporturilor.

Descriere

○ Suport pentru transportul feroviar intermodal pentru materiale feroase in regiunea Friuli Venezia Giulia.

❖ Tara – **Italia** (caz – SA.51229) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 20 milioane Euro care se desfasoara pe o perioada de 3 ani.

Compatibilitate legislatie si alte materiale de fundamentare

- Anexa la Regulamentul Comisiei Europene 1304/2014 privind poluarea fonica generata de materialul rulant.
- Art 93 din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.
- Sub-sectiunea 6.3 din orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare.
- Legea 50/2017 publicata in Monitorul Oficial din Italia.

Descriere

- Retrofit: masuri pentru a sprijini reducerea poluarii fonice la vagoanele de marfa din Italia.
 - Costurile eligibile sunt cele rezultate din investitiile pentru proiecte ce vizeaza reducerea poluarii fonice sau montarea blocurilor de frana.
- ❖ Tara – **Germania** (caz – SA.51956) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 350 milioane Euro pe an care se va desfasura in perioada 2018 – 2023

Compatibilitate legislatie si alte materiale de fundamentare

- Art 93, 191 din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.
- Tratatul Uniunii Europene, Art 3.
- Orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare.
- Ghid national pentru promovarea transportului feroviar de marfa printr-o finantare partiala a taxelor de acces pe cai ferate.
- Studiu Joint Research Centre (JRC) 2016, care estimeaza costurile totale pentru transportul feroviar de marfa din Germania se ridica la 7,3 EUR la 1000 tkm, in timp ce aceleasi date referitoare la transportul rutier de marfuri genereaza 30,6 EUR la 1000 tkm.

Descriere

- Schema de ajutor pentru promovarea transportului feroviar de marfa, pentru sustinerea tranzitiei modale rutier – feroviar, in legatura cu obiectivele nationale pentru decarbonizare.
 - in Germania, taxele de acces reprezinta cca 13% din costurile totale ale transportului feroviar de marfa.
- ❖ Tara: **Belgia** (caz – SA.50584) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 30 milioane Euro care se va desfasura in perioada 2018 – 2023

Compatibilitate legislatie si alte materiale de fundamentare

- Art 93, 191 din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.
- Politica europeana de transport – pe baza Art 3, 6, 191 din TFUE, obiectivele de mediu ale Uniunii trebuie sa fie abordate inclusiv prin politica transport comuna.
- Orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare.
- Programul NAIADES II, cu aplicatii inclusiv pentru sectorul Feroviar.
- Directiva 92/106/EEC.

Descriere

- Masura de ajutor structural pentru reducerea dezavantajului de cost al volumelor transportate pe caile ferate pentru a promova tranzitia modala.
- ❖ Tara: **Danemarca** (caz – SA.38283) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 7,5 milioane Euro pe care se desfasoara in perioada 2017 – 2020.

Compatibilitate legislatie si alte materiale de fundamentare:

- Art 93, 191 din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.
- Orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare.

Descriere

- Schema de compensare partiala a investitiilor operatorilor feroviari de marfa, pentru echipament tip ERTMS la bord.
- ❖ Tara: **Germania** (caz – SA.50165) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 500 milioane Euro perioada in care se desfasoara 2018 – 2022.

Compatibilitate legislatie si alte materiale de fundamentare:

- Art 93, 191 din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.
- Orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare.
- Orientari privind ajutoarele de stat pentru protectia mediului si energie 2014-2020.
- Studiu Joint Research Centre (JRC) 2016, care estimeaza costurile totale pentru transportul feroviar de marfa din Germania se ridica la 7,3 EUR la 1000 tkm, in timp ce aceleasi date referitoare la transportul rutier de marfuri genereaza 30,6 EUR la 1000 tkm.
- Manualul CE privind costurile externe ale transportului.

Descriere

- Schema de ajutor pentru promovarea eficientei energetice in transportul feroviar

○ Beneficiarii trebuie sa dovedeasca imbunatatirea eficientei energetice in transportul electric cu cel putin 1,75% fata de anul calendaristic anterior, iar incepand cu 2020, o imbunatatire anuala de cel putin 2%.

❖ Tara – **Suedia** (caz – SA.49749) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 56 milioane Euro care s-a desfasurat in perioada 2018 – 2019.

Compatibilitate legislatie si alte materiale de fundamentare:

- Art 93, 191 din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.
- Orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare.
- Manualul CE privind costurile externe ale transportului.
- Baza legala nationala – ordonanta privind compensarea mediului pentru transportul feroviar de marfa.

Descriere

○ Compensare din ratiuni de mediu pentru transportul feroviar de marfa

❖ Tara – **Danemarca** (caz – SA.48634) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 7,5 milioane Euro care se desfasoara in perioada 2018 – 2020.

Compatibilitate legislatie si alte materiale de fundamentare:

- Art. 93, 191 din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.
- Orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare.
- Baza legala nationala – ordonanta privind compensarea din ratiuni de mediu pentru transportul feroviar de marfa.

Descriere

○ Prelungirea schemei de ajutor pentru transportul de marfuri pe calea ferata in anumite servicii de transport combinate.

❖ Tara – **Austria** (caz – SA.48485) a primit aprobare pentru un ajutor de stat in valoare de 50 milioane Euro care se desfasoara in perioada 2018 – 2022.

Compatibilitate legislatie si alte materiale de fundamentare:

- Art. 93 din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.
- Orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare.
- Baza nationala Federal Railway Act BGBl. I Nr. 137/2015.

Descriere

- Prelungirea programului dedicat pentru sprijinirea dezvoltării căilor ferate de legătură și a terminalelor de transfer în transportul inter-modal

- ❖ Tara – **Republica Ceha** (caz – SA.44621) a primit aprobare pentru un ajutor de stat în valoare de 92 milioane Euro care se desfășoară în perioada 2017 – 2021.

Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare:

- Art. 93 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.
- Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare.
- Baza națională – Act No 218/2000 (reguli bugetare), Comunicarea Ministerului de Transport No 111/2004, Programul Național Operational Transport 2014-2020.

Descriere

- Implementarea Sistemului European de Gestiune a Transportului Feroviar (ERTMS) și a subsistemului de Securitate.
- Punerea în aplicare a soluțiilor de măsură a consumului de energie în subsistemul de transport feroviar – unități locomotive și vagoane pentru pasageri.
- Adaptarea pentru sisteme de curent alternativ de 25 kV / 50 Hz.
- Aplicații telematice în transportul de marfuri și de pasageri.
- îndeplinirea cerințelor de reducere a poluării fonice în conformitate cu specificațiile tehnice de interoperabilitate.
- Finanțare din Fondul de Coeziune, implicit Programul Național Operational Transport 2014-2020.

- ❖ Tara – **Ungaria** (caz – SA.46672) a primit aprobare pentru un ajutor de stat în valoare de 168 milioane Euro care se desfășoară în perioada 2017 – 2023.

Compatibilitate legislație și alte materiale de fundamentare:

- Art. 93 din Tratatul de Funcționare a Uniunii Europene referitoare la coordonarea transporturilor.
- Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru întreprinderile feroviare.
- Programul NAIADES II, cu aplicații inclusiv pentru sectorul Feroviar.
- Baza națională – Act LXVIII on Excise Tax / 2016, Secțiunea 113(1).

Descriere

- Prelungirea schemei de scutire de accize și restituiri pentru combustibilul utilizat în transportul feroviar și pe căile navigabile interioare.

Dupa o analiza atenta a acestora, se pot face urmatoarele observatii principale, care le caracterizeaza:

- Valoarea cumulata a acestora depaseste 2,7 miliarde EUR.
- Proiectele sunt compatibile cu Articolul 93 din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene (TFUE) referitor la coordonarea transporturilor, precum si Orientarile comunitare privind ajutorul de stat pentru intreprinderile feroviare (Sectiunea 6)
- Tipul de program este considerat compatibil cu piata interna in temeiul Articolul 93 din TFUE daca indeplineste urmatoarele conditii:
 - ajutorul contribuie la un obiectiv de interes comun;
 - ajutorul este necesar si stimulat;
 - ajutorul este proportional;
 - accesul la infrastructura in cauza este deschis tuturor utilizatorilor in mod nediscriminatoriu;
 - ajutorul nu duce la denaturarea concurentei, in dauna interesului comun.
- Majoritatea proiectelor sunt incluse in categoria de ajutoare pentru reducerea costurilor externe si costurilor aditionale, specifice suportate pentru realizarea transportului feroviar, neaplicabile in cazul transportului rutier.
- Toate proiectele sunt sustinute de analize comparative cantitative, detaliate, transparente, care sa demonstreze beneficiile transportului feroviar, in contrast cu alternative mai poluante (rutier), pornind de la analize si surse ale C E.
- Exista situatii fundamentate inclusiv pe integrarea transportului feroviar-naval-rutier, facandu-se referire la programele dedicate de tip NAIADES (Ajutorul pentru Belgia SA.50584 si cel pentru Ungaria SA.46672).
- in unele cazuri (Ajutorul pentru Cehia, SA.44621), se utilizeaza surse alternative, precum Fondul de Coeziune, care este reflectat in Programul National Operational pentru Transport 2014-2020

In aceste conditii, consideram ca exista un fundament juridic de reducere a costurilor prin accesarea ajutoarelor de stat, in masura in care sunt indeplinite criteriile de eligibilitate prevazute in Liniile directoare pentru ajutorul acordat in transportul feroviar. Evident schema de sprijin va trebui notificata si supusa aprobarii Comisiei in conformitate cu principiile de baza in acest domeniu.

Propuneri si recomandari

Sustinerea tranzitiei modale si cresterea cotei de piata a segmentului feroviar va avea un impact semnificativ in obiectivele Europene si Nationale pentru combaterea efectelor climatice negative.

Mai mult, in cadrul Planului National Integrat pentru Energie si Schimbări Climatice 2020-2030 (PNIESC), dezvoltarea prioritara a transportului feroviar pentru transportul de persoane (in detrimentul transportului rutier) si integrarea inter-modala a acestuia cu celelalte moduri de transport reprezinta o masura importanta pentru cresterea ponderii Surselor Regenerabile de Energie (SRE).

Astfel, incurajarea transportului feroviar in detrimentul transportului rutier va contribui la indeplinirea tintei SRE-T pentru anul 2030, datorita utilizarii crescute a energiei electrice in acest segment; acest element va avea o contributie importanta in conditiile indeplinirii tintei SRE-E din 2030 (ce presupune o cota de energie electrica din surse regenerabile mai mare decat cea din prezent).

Prin urmare, exista oportunitati majore si tangibile pentru captarea efectelor benefice, mai ales din perspectiva contrastului cu transportul rutier, care genereaza o intensitate mai mare de emisii in ceea ce priveste poluarea.

In urma analizei facute, am remarcat patru directii principale de abordare, ce pot permite sustinerea transportului feroviar:

1. Actualizarea legislatiei actuale.
2. Implementarea unor scheme de ajutor de stat, pe modele validate la nivel European (in principal pe tema costurilor externe).
3. Repornirea programului local RoLa, initiat de Administratia Fondului de Mediu
Concretizarea acestor oportunitati se poate realiza prin mai multe initiative la nivel Guvernamental sau Regional, pe baza numeroaselor precedente existente, astfel incat transportul feroviar sa aiba un rol mai important, sa continue eforturile de modernizare si sa sustina tintele pe care tara noastra le-a asumat inclusiv prin Planul National Integrat de Energie si Schimbari Climatice, 2020 – 2030.
4. Implementarea strategiilor nationale si regionale specifice pentru sectorul feroviar (Master Plan General de Transport).

Cateva exemple de astfel de initiative pot fi:

1. Actualizarea legislatiei actuale:
 - Actualizarea orientarilor privind ajutoarele pentru mediu și energie

Astfel, acestea vor putea sa includa codurile CAEN aferente transportului feroviar de marfa, oferind optiunea operatorilor feroviari sa poata obtine deduceri pentru plata certificatelor verzi. Calibrarea legislatiei nationale pentru sustinerea sectorului feroviar.

- Reducerea pragului de 20% privind intensitatea electrica din cadrul schemei nationale referitoare la costurile rezultate din sprijinul pentru energia din surse regenerabile, pentru a permite includerea operatorilor din segmentul transportului feroviar ce reflecta o intensitate electrica de cel puțin 15%.
2. Implementarea unor noi scheme de ajutor de stat:
 - Construirea si aplicarea unor noi initiative, pe modele validate la nivel European (in principal pe tema costurilor externe).

Acestea pot avea ca teme principale sustinerea tranzitiei catre transportul feroviar si transportului modal, modernizarea si eficientizarea infrastructurii de trafic feroviar si reducerea costurilor, prin scutiri partiale de la plata tarifelor specifice, care nu au echivalent de magnitudine similara pentru transportul rutier (tarife acces infrastructura, aplicarea standardelor reglementate privind echipamentele necesare pentru

locomotive, instalarea franelor cu profil silentios pentru reducerea poluarii fonice, instruirea conductorilor de tren, etc), precum si a certificatelor verzi.

- Identificarea oportunitatilor existente (exemplificate prin studiile de caz ilustrate anterior), sinergiilor cu oportunitati de finantare compatibile (spre exemplul, Fondul de Coeziune), precum si intelegerea si pregatirea din perspectiva reglementarilor de tip Green Deal ce vor impacta semnificativ efortul de decarbonizare la nivel European.
- Crearea unor noi scheme de ajutor de stat si promovarea de ajutoare de stat. Cuantificarea datelor nationale, identificarea costurilor asimetrice feroviar vs rutier si corelarea cu obiectivele UE.
- Realizarea unor analize comparative si studii specifice pentru tara noastra, care sa cuantifice externalitatile rezultate din perspectiva transportului feroviar, in contrast cu transportul rutier.

Aceste analize trebuie sa fie fundamentate pe principiile, metodele de calcul si bunele practici disponibile la nivelul Uniunii Europene;

Pentru realizarea analizelor cost beneficiu si sustinerea argumentatiei pentru obtinerea fondurilor UE, este necesara identificarea costurilor suportate de operatorii feroviari, ce nu pot fi aplicabile transportului rutier, astfel rezultand o competitie asimetrica;

3. Relansarea programului RoLa, initiat de AFM

- In perioada 2017-2018, Administratia Fondului pentru Mediu a lansat in Romania programul pentru transporturile de tip RO-LA, prin care se stimuleaza tranzitia transportului de marfa dinspre transportul rutier catre calea ferata, pentru reducerea emisiilor de CO₂;
- Obiectivele Programului RO-LA au dovedit conformitatea cu prevederile strategiei Europene, astfel de programe fiind implementate in mai multe state UE, precum Austria, Italia, Elvetia, Franta, Slovenia, Germania și Ungaria;
- Suma disponibila pentru operatorii de transport feroviar a fost de 20 milioane RON, iar in 2018, Societatea Nationala de Transport Feroviar de Marfa CFR MARFa SA a obtinut o finantare de 14 milioane RON;
- Se recomanda identificarea solutiilor si repornirea acestei initiative, precum si incurajarea mai multor operatori sa participe pentru accesarea bugetului alocat, contribuind astfel la continuarea si majorarea initiativelor similare.

4. Implementarea strategiilor nationale si regionale specifice pentru sectorul feroviar (Master Plan General de Transport)

- Implementarea strategiilor centrale, cu actiuni tactice la nivel regional, care sa aiba ca obiectiv cresterea cotei de piata a transporturilor de tip feroviar;
- Acestea trebuie sa fie directionate pe obiective clare, cuantificabile – spre exemplu, cresterea transportului feroviar de marfa cu ... % pana in anul ... sau atingerea unei cote de ...% pentru transportul de tip modal;

- Corelarea politicilor pentru un integrarea transporturilor de tip feroviar-naval, pentru a reduce gradul de poluare si costurile excesive determinate de traficul rutier (exemple ilustrate anterior – Belgia SA.50584 si Ungaria SA.46672).

Presedinte OPSFPR,

Vasile SECLAMAN

Sursa: <https://luba.ro/editorial/>